

- n. 34 imprese che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
- n. 42 contratti di utilizzo dell'infrastruttura² così suddivisi:
 - n. 18 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 22 per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Con specifico riferimento all'orario di servizio 9 dicembre 2012 - 14 dicembre 2013, il mercato presenta:

- n. 40 IF dotate di licenza ferroviaria valida rilasciata dal MIT (di cui n. 2 valide per solo traffico avente origine/destino nel territorio italiano)³;
- n. 30 IF che hanno espletato servizio di trasporto a seguito della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura.
- n. 38 contratti di utilizzo dell'infrastruttura⁴, così suddivisi:
 - n. 16 per lo svolgimento del traffico viaggiatori;
 - n. 20 per lo svolgimento del traffico merci;
 - n. 2 per lo svolgimento del traffico di treni tecnici destinati a corse prova di rotabili.

Relativamente ai soggetti "Richiedenti" al 31 dicembre 2012 si rilevano in corso di validità n. 11 Accordi Quadro/Protocolli d'Intesa così suddivisi:

- n. 6 con soggetti aventi un interesse di pubblico servizio (n. 4 Regioni e n. 2 Province Autonome);
- n. 1 con soggetti aventi un interesse commerciale;
- n. 4 Accordi Quadro sottoscritti con IF di cui n. 2 per servizio trasporto passeggeri e n. 2 per servizio trasporto merci.

RICAVI DA PEDAGGIO

Generalità

L'anno 2012 è stato caratterizzato dal perdurare della crisi economica che ha determinato la diminuzione, rispetto a quanto inizialmente previsto, dei volumi del trasporto regionale e del trasporto merci. Inoltre le perturbazioni atmosferiche tra cui le copiose nevicate dello scorso febbraio hanno determinato la soppressione di svariati servizi di trasporto ferroviario.

Con riferimento ai volumi, nell'anno 2012 si registra una leggera riduzione (-0,32%) rispetto al 2011. I ricavi sono invece aumentati (6,09%) per l'incremento dei volumi di traffico sulla rete Alta Velocità.

² La differenza tra numero di contratti (42) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (34) è riconducibile al fatto che alcune imprese ferroviarie sono titolari di più di un contratto.

³ Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (www.mit.gov.it/mit/site.php)

⁴ La differenza tra numero di contratti (38) e numero delle Imprese Ferroviarie contraenti (30) è riconducibile al fatto che alcune imprese ferroviarie sono titolari di più di un contratto.

Performance Regime

Nel corso del 2012, in ottemperanza a quanto stabilito nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) ed in linea con quanto comunicato dai competenti Uffici del MIT, si è proseguito con la rendicontazione dei dati tecnici ed economici verso le IF con le stesse modalità previste per gli anni precedenti.

RICAVI DA SERVIZI**Accesso alla rete di comunicazione GSM-R**

Nel 2012 il *trend* di utilizzo del GSM-R ed i relativi ricavi registrano una diminuzione del 4,8% rispetto al 2011. Alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio hanno accesso, oltre a tutte le IF titolari di Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, anche "altri soggetti" qualificati che, nel rispetto dei principi enunciati nelle Condizioni Generali di accesso al servizio, pur non espletando attività di trasporto, hanno necessità di accedere alla rete per attività legate ad esempio alla certificazione oppure a test di prova sulla rete AV/AC.

Servizi di Traghettamento

Relativamente alle componenti caratteristiche dei servizi di traghettamento prestati, si riportano, qui di seguito, i dati statistici più significativi.

Traghettamento Sardegna

Il servizio si è svolto con le navi traghetti Scilla e Villa che hanno effettuato un totale di 23 corse (inclusi i trasferimenti) per esigenze tecniche legate alle attività manutentive del settore ferroviario.

Traghettamento Sicilia

Il trasporto del materiale ferroviario si è sviluppato, come da programma, in due configurazioni di esercizio. Fino al mese di giugno sono state utilizzate sia le navi a quattro binari che le navi bidirezionali per trasporto di merci pericolose e nocive. Successivamente, a seguito della entrata in servizio della Nave Logudoro (a quattro binari), trasformata per permettere il trasporto delle merci pericolose e nocive, le navi bidirezionali non sono state più utilizzate e sono state conferite alla società Blufferries costituita a seguito del conferimento di ramo d'Azienda "Navigazione traghettamento mezzi gommati e passeggeri", come meglio descritto nei principali eventi di giugno della presente Relazione a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

Le corse di navi a quattro binari effettuate nel 2012 sono state pari a 11.347 (31 in meno rispetto all'anno 2011) e di navi bidirezionali per trasporto di merci pericolose e nocive sono state pari a 1.007 (1.146 in meno rispetto all'anno 2011) .

I ricavi verso le IF passano, quindi, da 22,2 milioni di euro del 2011 a 20,5 milioni di euro del 2012 (-8%).

Come precedentemente detto, dal 1° giugno 2012 è diventata operativa la società Blufferries che opera i servizi a mercato di trasporto passeggeri ed automezzi che in precedenza erano effettuati da RFI. In conseguenza di ciò, per i cinque mesi in cui RFI ha effettuato tali servizi, i ricavi sono stati pari a 6,3 milioni di euro per il trasporto autoveicoli e 1,1 milioni di euro per il trasporto passeggeri su mezzi veloci operato nell'ambito del Consorzio Metromare di cui RFI deteneva una quota del 40% conferita anch'essa a Blufferries.

Nel corso del 2012 sono state dismesse due navi traghetto, Rosalia e Razzoli, in quanto tra le più vetuste delle navi a quattro binari in servizio sullo stretto di Messina.

Servizi di Manovra

Il servizio di manovra nel 2012 registra volumi di ricavo in diminuzione rispetto al 2011 attestandosi a 46.685 milioni di euro.

Questo risultato è determinato dalla progressiva implementazione del progetto che prevede progressivamente l'effettuazione in tutti gli impianti del servizio in autoproduzione da parte delle IF, previa autorizzazione e sotto il coordinamento del GI.

Servizio di assistenza Persone Ridotta Mobilità

A seguito dell'entrata in vigore del Reg. 1371/2007, era stato completato già nel corso del 2011 il trasferimento dell'attività di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità al Gestore dell'Infrastruttura e tale servizio era già stato inserito nel PIR edizione 2011 tra i servizi complementari con il relativo tariffario.

Nel mese di luglio 2012 è entrato in esercizio il nuovo sistema informatico ReteBlu che consente la consultazione in tempo reale a tutte le IF che circolano sulla rete nazionale delle pratiche generate dagli Operatori delle Sale Blu e del relativo stato di avanzamento (pianificato, chiuso, annullato). Le Imprese Ferroviarie attraverso questo sistema possono inoltre pianificare i servizi di assistenza, a seguito di contatti diretti con i viaggiatori disabili e a ridotta mobilità, accedendo direttamente al sistema dalla rete Internet.

I ricavi derivanti da questo servizio nell'esercizio 2012 ammontano a 8.797 milioni di euro: tale dato non è confrontabile con l'esercizio precedente in quanto nel 2011 non era stato ancora completato il periodo di affiancamento tra il personale di Trenitalia e di RFI e le attività volte ad acquisire le risorse e gli *asset* funzionali alla conduzione del servizio stesso.

Altri servizi

Gli ulteriori servizi ex art. 20 D.Lgs. n. 188/2003, previsti nel PIR, hanno registrato nel corso del 2012 un valore economico complessivamente più alto 1.046 milioni di euro (+20%) rispetto al 2011, prevalentemente dovuto a una maggiore richiesta da parte delle IF del servizio fornitura informazioni complementari.

Prospetto Informativo della Rete

L'ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) con le note del 25 gennaio e 26 gennaio 2012 (rispettivamente prot. 67/3/URSF e prot. 68/3/URSF), ha fissato la nuova tempistica che regola la procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) secondo le seguenti date:

- entro il 30 giugno 2012 predisposizione e pubblicazione a cura del Gestore dell'Infrastruttura (GI) della prima bozza del PIR successivo a quello in vigore;
- entro il 31 luglio 2012 invio al GI da parte dei "soggetti interessati" di eventuali osservazioni alle proposte di modifica;
- entro il 30 settembre 2012 predisposizione e invio all'URSF a cura del GI della bozza definitiva del PIR;
- entro il 14 dicembre 2012 pubblicazione del PIR (edizione dicembre 2012).

Il 3 luglio 2012 RFI, in osservanza alla suddetta nuova tempistica, ha dato avvio alla fase di consultazione di cui all'art. 13 del d.lgs. 188/2003, inviando alle parti interessate (IF, Regioni, Province autonome e titolari di Accordo Quadro) e all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) la prima bozza dell'aggiornamento del PIR (edizione dicembre 2012) e la bozza degli allegati tecnici al documento.

Con disposizione AD n° 11 del 7 dicembre 2012 è stato pubblicato il PIR (edizione dicembre 2012) in aderenza alle indicazioni e prescrizioni disposte dall'URSF.

Le principali tematiche oggetto di aggiornamento del PIR riguardano:

- **Periodo di validità del PIR**

In coerenza con quanto previsto dai *Network Statement* di altri Gestori europei, è stato specificato che le informazioni relative all'offerta infrastrutturale, così come le regole concernenti le condizioni di accesso all'infrastruttura e quelle riguardanti l'esecuzione dei contratti con le IF avranno validità con riferimento all'orario di servizio dicembre 2013-dicembre 2014.
- **Documentazione e adempimenti funzionali alla sottoscrizione del Contratto di Utilizzo**

E' stata definita con maggiore chiarezza la tempistica da rispettare ai fini della produzione documentale funzionale alla sottoscrizione del contratto di utilizzo, specificando i casi in cui la mancata/tardiva presentazione della stessa comporta la decadenza dal diritto di fruire della capacità assegnata e il conseguente obbligo di corrispondere le penali per mancata contrattualizzazione.

E' stata inoltre proceduralizzata, con la previsione di specifiche scadenze, la parte concernente la regolarizzazione di eventuali pendenze debitorie prima della sottoscrizione del contratto di utilizzo.
- **Assicurazione**

E' stato aumentato il massimale Responsabilità Civile verso Terzi per le IF da 50 milioni di euro a 100 milioni di euro; ai fini della copertura assicurativa le IF potranno:

 - sottoscrivere e produrre singolarmente una polizza assicurativa per l'intero importo del massimale richiesto (100 milioni di euro);

o, alternativamente,

 - sottoscrivere e produrre singolarmente (i) una polizza assicurativa (di 1° rischio) per importo corrispondente ad un massimale almeno pari a 50 milioni di euro (e relativi sottolimiti) e (ii) una polizza collettiva di 2° rischio, sottoscritta con altre IF, per un massimale di ulteriori 50 milioni di euro e operante in eccesso rispetto alla polizza di 1° rischio.
- **Obblighi IF**

E' stato previsto l'obbligo per le IF di mettere a disposizione, su richiesta del Gestore dell'Infrastruttura, i dati registrati dai dispositivi ZTE (zone tachigrafiche elettroniche dei registratori cronologici degli eventi di condotta) e JRU (*juridical recorder unit*).
- **Regole per la gestione della circolazione perturbata sull'infrastruttura AV/AC**

Sono state previste specifiche regole per le linee AV/AC, in ragione della peculiarità e della valenza commerciale delle linee in questione, sia per quanto attiene la gestione della circolazione in caso di situazioni perturbanti il normale programma di esercizio, sia per quanto riguarda il coordinamento delle attività di sgombero e soccorso sulle stesse.

- Rivisitazione delle penali per soppressione, disdetta, mancata contrattualizzazione/utilizzazione della capacità
 - per il GI: penale pari al diritto di prenotazione (circa il 50% del valore totale) della traccia soppressa per cause imputabili al Gestore stesso.
 - Per le IF:
 - penale per mancata contrattualizzazione delle tracce richieste, rese disponibili e accettate pari
 - al 50% del valore della traccia non contrattualizzata (qualora la stessa "insista" su infrastruttura convenzionale non dichiarata a capacità limitata);
 - al 75% del valore della traccia non contrattualizzata (qualora la stessa "insista" su infrastruttura convenzionale dichiarata a capacità limitata);
 - penale per mancata utilizzazione delle tracce (solo se "insistenti" su infrastruttura dichiarata a capacità limitata) pari all' 85% del valore della traccia contrattualizzata e non utilizzata.
- Definizione prezzi di utilizzo degli impianti di manutenzione e delle platee di lavaggio
 - impianti di manutenzione e ogni altra infrastruttura tecnica (fabbricati: 41,95€/mq; aree coperte da tettoia: 17,10€/mq; aree scoperte: 6,41€/mq);
 - platee di lavaggio: 25 €/treno.
- Servizio di manovra

Su espressa indicazione dell'URSF e in attesa di ulteriore confronto con gli operatori (da svolgere nei primi mesi del 2013) sono state confermate le attuali condizioni economiche e l'attuale reticolo degli impianti (50 impianti) ove il GI presta il servizio di manovra (direttamente o tramite soggetto incaricato). A valle dell'ulteriore confronto cui si è fatto riferimento, il servizio di manovra formerà oggetto di un aggiornamento straordinario del PIR, previsto nel 1° semestre del 2013.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO**Febbraio**

Appalti ferroviari: Protocollo per la tutela della legalità

In data 23 febbraio 2012 è stato firmato dal Prefetto di Roma e l'Amministratore Delegato di RFI un Protocollo per la tutela della legalità negli appalti pubblici.

Il documento, che avrà validità sul territorio della provincia di Roma, ha come obiettivo la prevenzione e il contrasto delle infiltrazioni della criminalità organizzata nei contratti pubblici di lavori e prestazioni di servizi e forniture, soprattutto nelle attività considerate maggiormente "a rischio", quali quelle normalmente assegnate attraverso subappalti.

Marzo**Scissione parziale di RFI verso FS SpA (Trieste Campo Marzio)**

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS Italiane in data 22 marzo 2012 l'Assemblea Straordinaria di RFI ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di FS SpA sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 novembre 2011. In data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI.

Con tale operazione è stato assegnato alla Società Beneficiaria un compendio patrimoniale sito nel comune di Trieste, Passeggio S. Andrea costituito da aree della superficie complessiva, tra coperto e scoperto, pari a circa mq 45.000 comprendenti fabbricati ed impianti fissi di proprietà di RFI dichiarati non più strumentali per l'esercizio ferroviario.

La scissione ha comportato, con decorrenza dall'ultima delle iscrizioni dell'Atto nel Registro delle imprese, precisamente dal 19 giugno 2012, la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 1.777.628 euro mediante annullamento di n. 1.777.628 azioni dal valore nominale di 1 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è stato pari all'importo di 1.777.628 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

IVA – Territorialità – Novità introdotte dalla Legge Comunitaria 2010

In data 17 marzo 2012 è entrata in vigore la Legge Comunitaria 2010 (L. n. 217 del 15 dicembre 2011), in recepimento delle Direttive 2008/117/CE e 2009/162/UE, che ha introdotto alcune sostanziali novità IVA in materia di territorialità. In particolare la Legge ha recato nuove disposizioni in merito al (i) momento di effettuazione dell'operazione e alla (ii) fatturazione – modificando rispettivamente l'art.6, sesto comma, e l'art. 17, secondo comma, del DPR n. 633 del 26 ottobre 1972, delle prestazioni di servizi c.d. "generiche" che intervengano con soggetti passivi non stabiliti in Italia.

Aumento di capitale tramite compensazione del finanziamento infruttifero in Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.

In data 26 marzo 2012 si è tenuta l'Assemblea Straordinaria della società Quadrante Europa Terminal Gate, in cui è stato deliberato l'aumento di capitale sociale da 16.626.000 euro a 16.876.000 euro mediante utilizzo dell'importo di 250.000 euro a valere sul finanziamento infruttifero dei soci, di cui 125.000 euro di pertinenza RFI.

Emissione del lodo arbitrale relativo alla tratta Verona-Padova

In data 29 marzo 2012 è pervenuto ai legali incaricati dalla Società il Lodo arbitrale emesso dal Collegio in data 26 marzo 2012. Tale pronunciamento ha riconosciuto al *General Contractor* un ammontare comprensivo di rivalutazione ed interessi estremamente contenuto rispetto al *petitum* (meno dello 0,8%). Per maggiori informazioni si rinvia a quanto più ampiamente descritto nelle Altre informazioni.

Maggio**Scissione parziale di RFI verso FS SpA (366 compendi)**

Nell'ambito delle iniziative previste dal Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS Italiane, in data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI mediante assegnazione di parte del suo patrimonio per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq. in favore di Ferrovie dello Stato Italiane sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 giugno 2011.

La scissione riguarda quattro tipologie di immobili non strumentali per l'attività del Gestore dell'infrastruttura per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq:

- aree di ridotta estensione che possono trovare una collocazione sul mercato e non necessitano di attività di sviluppo urbanistico;
- aree che trovano la loro appetibilità e collocazione sul mercato per le potenzialità urbanistiche di eventuali operazioni di sviluppo immobiliare;
- porzioni di impianti, aree e fabbricati non necessari per le attività industriali e commerciali specifiche di RFI;
- aree inserite nel contesto urbano destinabili a servizi per la città.

La scissione ha comportato, con decorrenza dal 2 luglio 2012, la riduzione del capitale di RFI per l'importo di 165.463.005 euro mediante annullamento di n. 165.463.005 azioni dal valore nominale di 1 euro ciascuna. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è stato pari all'importo di 165.463.005 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Giugno**Atto di conferimento del Ramo d'Azienda "Navigazione traghetti mezzi gommati e passeggeri" nella società Blufferies S.r.l.**

In data 7 maggio 2012 l'Assemblea di Blufferies s.r.l. ha deliberato l'aumento di capitale a 20.100.000 euro mediante conferimento del ramo d'azienda, rispondendo, pertanto, in via definitiva alle disposizioni in materia di concorrenza che prevedono la separazione delle attività esercitate in libero mercato. La sottoscrizione e l'integrale liberazione dell'aumento di capitale sociale sono avvenuti il giorno 1 giugno 2012.

Aumento capitale sociale Tunnel Ferroviario del Brennero S.p.A.

In data 15 giugno 2012, in coerenza con l'andamento delle attività progettuali del Tunnel, è stato avviato, con il versamento della prima tranche di 10.000.000 euro, il quinto aumento di capitale sociale per complessivi 100.000.000 euro della Società Tunnel Ferroviario del Brennero deliberato dall'assemblea degli azionisti della stessa TFB in data 18 aprile 2012. In data 23 ottobre 2012, è stato richiesto ai Soci il versamento della seconda tranche di aumento di capitale pari a 7.500.000 euro. Avendo RFI esercitato in entrambe le occasioni il diritto di prelazione sulle azioni rimaste inoperte, la percentuale di partecipazione di RFI è passata nel corso dell'anno dagli iniziali 85,29% a 85,50%. A seguito di detti aumenti il capitale sociale di TFB ammonta a 163.290.910,00 euro.

Corridoio Europeo Merci n. 6 Almeria-Lione-Torino-Lublijana-Budapest-Zahony

Il 21 giugno si è riunito per la prima volta a Parigi il *Management Board* del corridoio merci n. 6 Almeria-Lione-Torino-Lublijana-Budapest-Zahony previsto al Regolamento UE 913/2010. In ottemperanza agli impegni assunti nell'ambito del MoU (*Memorandum Of Understanding*) firmato nel mese di aprile 2012, i rappresentanti dei Gestori dell'Infrastruttura (ADIF, TP ferro, RFF, RFI, SZ, MAV) e degli Organismi di allocazione della capacità (AZP, VPE) dei 5 paesi attraversati dal corridoio 6 (Spagna, Francia, Italia, Slovenia ed Ungheria) si sono incontrati per definire le modalità operative di implementazione del corridoio merci, la forma giuridica del *Management Board* ed il processo di *decision-making*. La piena operatività del corridoio deve essere assicurata per il 10 novembre 2013.

Luglio

Sottoscritto il contratto aziendale del Gruppo FS Italiane

In data 20 luglio 2012 è stato firmato dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane, con l'assistenza di Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) e dalle Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti e Fast il nuovo contratto aziendale.

L'Accordo prevede tra l'altro l'incremento dell'orario da 36 a 38 ore settimanali per tutti i settori lavorativi ed un'articolazione dei regimi dell'orario di lavoro idonei a recepire e soddisfare le diverse esigenze dei segmenti di *business*, cogliendo in tal modo le specificità proprie del trasporto passeggeri (alta velocità, media-lunga percorrenza, regionale) e del trasporto merci, consentendo un ulteriore incremento di produttività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le parti hanno inoltre condiviso il nuovo sistema di inquadramento professionale, hanno istituito il salario di produttività e, per la prima volta, un sistema di *welfare* aziendale fondato sull'assistenza sanitaria integrativa per tutti i dipendenti.

I termini dell'accordo sono riportati nel paragrafo delle "Risorse Umane – Il costo del lavoro", al quale si fa rimando per ulteriori informazioni.

Protocollo di legalità tra Prefettura, RFI e Associazione Industriali della Regione Sicilia

Allo scopo di prevenire e contrastare le infiltrazioni della criminalità organizzata in materia di appalti, servizi e forniture pubbliche riguardanti il settore ferroviario nella provincia di Palermo il 31 luglio 2012 è stato firmato un "Protocollo di legalità" tra la Prefettura, RFI e le Associazione Industriali della Regione Sicilia.

L'accordo, oltre a garantire maggiore trasparenza nel delicato settore degli appalti, è finalizzato anche a promuovere più efficaci misure per la sicurezza nei luoghi di lavoro e per la prevenzione del lavoro nero.

GEIE Trieste- Divača

Nel corso della seduta del Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2012, RFI ha approvato la costituzione del GEIE tra Italia e Slovenia per la progettazione della linea transfrontaliera Trieste-Divača la cui sottoscrizione è in corso di attuazione. Il GEIE, il cui atto di costituzione viene stipulato per dare seguito all'accordo intergovernativo italo-sloveno sottoscritto il 12 ottobre 2010 dal Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della Repubblica Italiana e dal Segretario di Stato del Ministero dei Trasporti della Repubblica Slovena, avrà lo scopo di assicurare il necessario livello di coordinamento nelle attività di progettazione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario tra Trieste e Divača e nelle attività a questa correlate.

Agosto

Contratto Istituzionale di Sviluppo – CIS (direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto)

In data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto da Ministro per la Coesione Territoriale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Basilicata, Regione Campania, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato Italiane, RFI il primo Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia) strumento introdotto dall'art. 6 del D.lgs. n.88 del 31/5/2011: "*Disposizioni in materia di risorse aggiuntive ed interventi speciali per la rimozione di squilibri economici e sociali, a norma dell'articolo 16 della legge 5 maggio 2009, n. 42*".

L'intesa per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto inaugura uno schema innovativo ed efficace, che sarà adottato anche per i prossimi CIS in completa discontinuità con il passato.

In particolare:

- ✓ le risorse sono concentrate in un unico grande progetto;
- ✓ è stato fissato un cronoprogramma ben definito fin dall'inizio della procedura;
- ✓ è previsto un sistema sanzionatorio in caso di inadempimenti da parte del Concessionario o delle Amministrazioni centrali o Regionali;
- ✓ per ogni intervento è indicato il risultato atteso.

Gli interventi ferroviari inclusi nel CIS sono stati scelti sulla base di specifici obiettivi, volti ad assicurare una maggiore integrazione delle aree meridionali del Paese con il resto d'Italia e, quindi, con l'Europa.

I progetti individuati, il cui costo complessivo ammonta a 7.116 milioni di euro, dei quali 3.532 milioni di euro disponibili, includono sia interventi di natura tecnologica, che consentono di perseguire l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza a fronte della richiesta di minore impegno finanziario e tempi di realizzazione più contenuti, sia investimenti infrastrutturali, che richiedono tempi realizzativi più lunghi, ma che assicurano più incisivi benefici in termini di:

Incasso del credito IVA

Con data valuta 14 agosto 2012 la Società ha incassato il credito IVA 2009 pari a 448.400 mila euro.

Ottobre**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**

In attuazione delle disposizioni di cui al Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 istitutivo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, sulla base dell'articolo 2, primo comma, lettere a) e b) della Convenzione tra RFI ed ANSF del 21 maggio 2008, la struttura organizzativa Unità' dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie della Direzione Personale e Organizzazione, con decorrenza 1° ottobre 2012, è stata soppressa ed il relativo personale dipendente, precedentemente in posizione di distacco, è stato definitivamente trasferito alla predetta Agenzia.

Corridoio Europeo Merci n. 3 Stoccolma-Malmo-Copenaghen-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo

Il 2 ottobre si è costituito a Francoforte il "*Management Board*" del corridoio merci n.3, secondo quanto previsto dal Regolamento UE 913/2010.

Ne fanno parte Rete Ferroviaria Italiana, Jernbaneverket (Norvegia), Trafikverket (Svezia), il Consorzio Öresundsbro (Svezia e Danimarca), Banedanmark (Danimarca), DB Netz AG (Germania), ÖBB Infrastruktur AG (Austria).

La presidenza del *Management Board* è stata affidata alla svedese Trafikverket e la vicepresidenza all'italiana RFI, mentre la tedesca DB Netz AG è incaricata di gestire il lavoro di supporto al MB nell'ambito del cosiddetto "gruppo di coordinamento". Tutte le funzioni di *governance*, comprese quelle dei gruppi di lavoro specialistici, saranno assegnate a rotazione per garantire il migliore equilibrio tra le varie componenti geografiche.

Il lavoro comune dovrà portare entro il novembre 2015 ad attivare il nuovo Corridoio con l'obiettivo di arrivare a ridurre i tempi di percorrenza dei treni merci internazionali lungo il suo percorso e di mettere a disposizione dei clienti (imprese ferroviarie merci e operatori logistici) l'accesso semplificato e coordinato ai servizi dei Gestori dell'Infrastruttura.

GEIE Corridoio ERTMS D Valencia-Budapest

Il 26 ottobre 2012 è stata ufficializzata la Decisione di Concessione di contributi UE TEN-T a favore del GEIE Corridoio D per la realizzazione di studi, strutture gestionali ed attività finalizzate all'implementazione del corridoio europeo merci n. 6 Almeria-Lione-Torino-Lubljana-Budapest-Zahony.

La Decisione prevede un finanziamento comunitario pari a 1,692 milioni di euro, a copertura del 50% dei costi ammissibili stimati dai membri del GEIE per il periodo 13/04/2012-31/12/2014. Le principali attività previste riguardano l'istituzione ed il funzionamento del comitato di gestione del corridoio, l'elaborazione del piano di

- miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, allo stato più attrattivo, assieme ad un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- miglioramento dell'integrazione della linea ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, in coerenza con il sistema di nodi (piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T;
- riduzione delle interferenze tra le linee ferroviarie ed il territorio di riferimento e la realizzazione di un sistema di trasporto integrato;
- recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere;
- miglioramento della regolarità dell'esercizio.



- Nodo di Napoli: ACC Napoli centrale
- Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico
- Nodo di Napoli: potenziamento tecnologico- ulteriore fase
- Variante Canello-Napoli
- Raddoppio Canello-Frasso Telesino
- Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano
- Raddoppio Apice-Orsara
- Tratta Cervaro-Bovino
- Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)
- Nodo di Bari: Bari Sud (Bari centrale-Bari Torre a Mare)
- Sistemazione Nodo di Bari (ACC Bari P.N.)
- Nodo di Bari: PRG e ACC Bari centrale
- Completamento attrezzaggio Bari-Taranto
- Raddoppio Bari S. Andrea- Bitetto
- SCC Bari-Taranto
- SCC Bari-Lecce
- PRG e ACC Lecce
- Velocizzazione Bari-Lecce
- Velocizzazione Napoli-Bari
- Ammodernamento linea ferroviaria Potenza - Foggia
- Completamento SCC Adriatica
- Raddoppio Pescara - Bari: tratta Ripalta - Lesina

attuazione del corridoio, la gestione dei gruppi consultivi, la creazione dello sportello unico di corridoio per la richiesta di tracce internazionali precostruite, lo sviluppo di una piattaforma di comunicazione *web-based*.

Novembre

Legge Anticorruzione – Modifiche al codice penale e al decreto legislativo 231/2001

In data 6 novembre 2012 è stata emanata la Legge 190 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" (c.d. "Legge anticorruzione", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 265 del 13 novembre 2012 ed entrata in vigore in data 28 novembre 2012).

Tale provvedimento in parte è dedicato alla materia penale ed introduce riforme significative al codice penale e alle norme allo stesso correlate, estendendo l'ambito di operatività della responsabilità c.d. amministrativa dell'ente. Particolarmente, la legge anticorruzione, da un lato, introduce nuove figure di reato che costituiscono reati-presupposto per l'applicazione del D. Lgs. 231/2001 e, dall'altra, modifica sensibilmente le fattispecie regolate nel codice penale al Titolo II del Libro II intitolato "Delitti contro la Pubblica Amministrazione" che prima dell'approvazione di tale disegno di legge già facevano scattare la responsabilità amministrativa dell'ente.

Tale legge reca, inoltre, ulteriori disposizioni in tema di arbitrato ed introduce, tra l'altro, più stringenti restrizioni per l'accesso all'arbitrato prevedendo che le controversie possono essere deferite ad arbitri previa autorizzazione motivata da parte dell'organo di governo dell'amministrazione. In particolare l'inclusione della clausola compromissoria, senza preventiva autorizzazione, nel bando o nell'avviso in cui è indetta la gara ovvero, per le procedure senza bando, nell'invito, o il ricorso all'arbitrato, senza preventiva autorizzazione, sono nulli. Alla luce di tale novità normative l'Organismo di Vigilanza ha avviato un'analisi circa la concreta possibilità di realizzazione di detti reati e la necessità di adottare eventuali protocolli integrativi al Modello 231.

D.Lgs 192/2012 "Attuazione direttiva 2011/7 UE contro i ritardati pagamenti"

In data 15 novembre 2012 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il Decreto Legislativo n.192 del 9 novembre 2012 "Modifiche al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n.231, per l'integrale recepimento della direttiva 2011/7 UE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, a norma dell'articolo 10, comma 1, della legge 11 novembre 2011, n.180".

Tale D.L. riguarda i ritardi di pagamento delle transazioni commerciali relative a forniture o prestazioni di servizi tra imprese e pubbliche amministrazioni.

A tale proposito, l'art.3 del D.lgs. 192/2012 prevede che "*Le disposizioni di cui al presente decreto legislativo si applicano alle transazioni commerciali concluse a decorrere dal 1° gennaio 2013*". Pertanto, saranno assoggettati alla disciplina innovativa tutti (e solo) i contratti sottoscritti dopo tale data.

Corridoio Europeo Merci n. 5 Gdynia-Ostrava-Bratislava-Vienna-Ravenna/Koper

Il 16 novembre 2012 ha avuto luogo a Varsavia la prima riunione del Management Board del Corridoio merci n. 5, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Regolamento 913/2010.

Il Management Board è composto dai rappresentanti di Rete Ferroviaria Italiana, AZP (Slovenia), SZ (Slovenia), OBB Infrastruktur AG (Austria), ZSR (Repubblica Slovacca), SZDC (Repubblica Ceca), PKP PLK (Polonia).

L'entrata in esercizio del corridoio n.5 è prevista per il 10 novembre 2015.

Direttiva 2012/34/UE del 21 novembre 2012 Istituzione Spazio ferroviario europeo unico (Recast primo pacchetto ferroviario)

La direttiva 2012/34/UE, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, ha provveduto alla rifusione e riunione in unico atto delle direttive 91/440/CEE (sviluppo delle ferrovie comunitarie), 95/18/CE (licenze delle imprese ferroviarie) e 2001/14/CE (ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria).

Tale direttiva ha anche introdotto nuove disposizioni che hanno modificato il quadro normativo previgente, apportando nuove prescrizioni a livello comunitario e modifiche in ambito nazionale.

Il termine per il recepimento della direttiva è fissato per il 16 giugno 2015, ma vi sono alcune misure che interessano il Gruppo FS Italiane, nonché specifiche attività per le quali è previsto un termine finale più breve (pubblicazione da parte dello Stato di una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, con *deadline* al 16 dicembre 2014).

Di seguito vengono riportate le principali novità introdotte dalla direttiva.

- ✓ Servizi ferroviari
 - distinzione tra diritto di accesso agli impianti di servizio (compreso le aree di manovra), ed ai servizi prestati in tali strutture;
 - l'operatore dell'impianto di servizio dovrà garantire a tutte le imprese ferroviarie l'accesso a detti impianti nonché ai relativi servizi c.d. "servizi obbligatori". Per gli impianti di servizio "obbligatori" l'operatore deve tenere una contabilità separata e se un impianto di servizio "obbligatorio" per due anni consecutivi non è utilizzato, il proprietario deve metterlo a disposizione (locazione, *leasing*) di un terzo interessato, salvo nei casi di progetti di riconversione in corso;
 - per espressa previsione legislativa deve essere garantito l'accesso al servizio di fornitura combustibile negli impianti di approvvigionamento ed ai sistemi di informazione di viaggio nelle stazioni passeggeri;
 - sono previsti requisiti di indipendenza nel caso in cui l'operatore di un impianto di servizio sia controllato da un ente/società attiva sul mercato nazionale dei servizi di trasporto ferroviario, che può essere realizzata anche mediante l'organizzazione in divisioni distinte all'interno della stessa entità giuridica.
- ✓ Organismo di regolamentazione
 - l'Organismo ha il potere di effettuare *audit* presso i gestori dell'infrastruttura, operatori degli impianti di servizio, imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile. Potrà, inoltre, richiedere molteplici dati ed informazioni contabili inerenti, tra l'altro, fonti e utilizzazioni dei fondi pubblici, esame dettagliato dei flussi di cassa, categorie di costi e profitti, pagamenti tra Società.
- ✓ Contratto di programma

- lo Stato dovrà pubblicare entro il 16 dicembre 2014 una strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria relativa ad un periodo di almeno cinque anni;
 - la durata minima del contratto tra autorità e gestore dell'infrastruttura viene fissata in cinque anni e deve contenere degli elementi fondamentali, quali ad esempio misure correttive da adottare in caso di violazione di obblighi contrattuali o circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici.
 - obbligo per il gestore di stabilire un metodo di imputazione dei costi alle diverse categorie dei servizi offerti alle imprese ferroviarie.
- ✓ Pedaggi
- differenziazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura che tenga conto degli effetti acustici, utilizzo dei corridoi europei;
 - prezzo dei servizi correlato al costo della fornitura, aumentato di un profitto ragionevole.

Dicembre

Corridoi Europei Merci n. 1 Zeebrugge-Anversa/Rotterdam-Duisburg-Basilea-Milano-Genova e n.2 Rotterdam-Anversa-Lussemburgo-Metz-Digione-Lione-Basilea

Il 20 dicembre 2012, a Bruxelles, i Ministri dei trasporti del Regno del Belgio, della Repubblica federale di Germania, della Repubblica francese, della Repubblica italiana, del Granducato di Lussemburgo, del Regno dei Paesi Bassi, in presenza del Vicepresidente della Commissione europea, hanno sottoscritto il quadro di assegnazione della capacità dei corridoi merci ferroviari n. 1 e n. 2, in ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento merci UE n. 913/2010.

Tale quadro riguarda solo i processi di assegnazione associati alle tracce ferroviarie prestabilite ed alla capacità di riserva assegnate allo sportello unico del corridoio ("C-OSS") per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo un corridoio, come previsto all'articolo 14, paragrafo 4 del Regolamento, specificatamente laddove l'assegnazione della capacità da parte del C-OSS è obbligatoria ai sensi dell'articolo 13 del Regolamento.

Il Dipartimento federale dell'ambiente, trasporti, energia e comunicazioni della Confederazione svizzera ha espresso la piena approvazione del quadro sottoscritto ed ha manifestato il proprio impegno ad intraprendere le opportune azioni per modificare l'esistente legislazione nel proprio paese e renderla coerente con il suddetto quadro.

Contratto Istituzionale di Sviluppo – CIS (direttrice ferroviaria Salerno - Reggio Calabria)

Il 18 dicembre 2012 è stato sottoscritto, tra i Ministeri per la Coesione territoriale e delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Calabria, RFI e FS SpA, il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per il completamento della Direttrice Salerno - Reggio Calabria.

Gli interventi inclusi nel citato contratto, il cui costo complessivo ammonta a 504 milioni di euro, interamente disponibili, contribuiscono:

- ✓ alla modernizzazione della rete ferroviaria calabrese adeguandola agli *standard* prestazionali e di esercizio più avanzati;

- ✓ all'incremento ed omogeneizzazione della velocità di linea sulle relazioni Battipaglia – Reggio Calabria, Sibari – Crotona – Catanzaro Lido e Catanzaro Lido – Lamezia Terme;
- ✓ allo sviluppo del traffico merci da/per il Porto di Gioia Tauro.

Tale CIS prevede, inoltre, che venga sviluppato lo studio di fattibilità dell'intervento di "abbassamento del piano binari e di intubazione del percorso della stazione di Reggio Calabria", con lo scopo di definirne fasi, costi e tempi di realizzazione.



- Velocizzazione Battipaglia-Paola-Reggio Calabria
- Velocizzazione principali linee (upgrading)
- Velocizzazione principali linee (upgrading)-interventi accessori
- Dorsale Ionica - collegamento Lamezia - Catanzaro
- Metaponto - Sibari - Bivio S. Antonello

E' inoltre previsto l'inserimento tramite Addendum dell'intervento Stazione di Reggio Calabria: abbassamento piano binari ed intubamento tratto urbano.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio 2012 è proseguita l'opera di rivisitazione e riordinamento dell'organizzazione centrale e soprattutto territoriale della società volta al contestuale e coerente contenimento degli organici, gestito anche tramite l'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro, rivolta all'incremento della produttività.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2012 – 31 dicembre 2012:

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2011: pari a n° 28.120 unità (di cui 269 Dirigenti e 27.851 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2012: pari a n° 27.101 unità (di cui 250 Dirigenti e 26.851 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 810 unità ed uscite per 1.829.

Il costo del lavoro

In data 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; in data 30 ottobre il contratto è stato poi sottoscritto anche dall'Or.S.A. Ferrovie. Sempre il 20 luglio, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo FS Italiane e le stesse

Organizzazioni sindacali anche il Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane; anche questo contratto è stato sottoscritto successivamente dall'Or.S.A. Ferrovie, il 30 ottobre 2012.

I due precedenti contratti erano scaduti il 31 dicembre 2008.

Il nuovo CCNL, che scadrà il 31 dicembre 2014, rappresenta la prima disciplina contrattuale di livello nazionale che realizza la progressiva costruzione del CCNL della Mobilità per il nuovo settore unificato del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale, secondo le indicazioni del Protocollo sul CCNL della Mobilità sottoscritto alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 maggio 2009 e della successiva Intesa sottoscritta il 30 settembre 2010 sempre in sede ministeriale.

Le nuove normative sono entrate in vigore il 1° settembre 2012.

Le intese raggiunte consentono, rispetto alla precedente normativa, maggiori flessibilità in materia di relazioni industriali, di orario di lavoro, di regole sull'utilizzazione del personale, di remunerazione del lavoro, favorendo così una significativa e maggiore produttività del lavoro. Per R.F.I in particolare, sull'orario di lavoro, le innovazioni rispetto alla precedente disciplina riguardano:

- per tutti i dipendenti il passaggio da 36 a 38 ore di lavoro settimanale e, per le attività di manovra, da 34 a 38 ore;
- la possibilità di negoziare, a livello di unità produttiva, ulteriori flessibilità di orario legate a specifiche esigenze produttive.

Per quanto riguarda le retribuzioni, le regolazioni economiche hanno riguardato sia la copertura del pregresso periodo 2009-2011, sia gli incrementi a copertura del triennio 2012-2014, in coerenza con quanto previsto dall'Accordo interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'accordo-quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009.

Il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane ha inoltre introdotto per la prima volta, a partire dal 1° gennaio 2013, l'Assistenza sanitaria integrativa per tutto il personale.

E' proseguito inoltre l'utilizzo del "Fondo a gestione bilaterale per il perseguimento di politiche attive a sostegno al reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS Italiane". Per la Società le azioni sono state rivolte all'accompagnamento alla prima finestra utile a pensione del personale inidoneo, di quello del settore uffici e di quello del settore navigazione, dichiarato in esubero ed a seguito di adesione volontaria, al termine del percorso relazionale con le Organizzazioni Sindacali, in applicazione delle procedure previste dall'accordo in materia del 15 maggio 2009. Dall'attivazione del fondo (1° marzo 2011) sono cessati, con l'accesso alle prestazioni straordinarie del fondo, circa 740 dipendenti.

La formazione

Il piano formativo del 2012 in continuità con il 2011 ha interessato i macro-obiettivi in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) ha indicato ed in particolare:

- mitigazione dei rischi connessi all'indebito superamento di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno o del supero della velocità massima ammessa, in particolare attraverso il presidio